

无赔款优待在我国的发展及现状

贾佳

(厦门大学金融系, 福建 厦门 361005)

【摘要】本文对我国无赔款优待制度的发展历程进行了简单回顾,并分别对中国财产保险公司、太平洋保险公司、平安财产保险公司无赔款优待的保费调整条款和转移规则进行了比较分析,指出了其中存在的问题及改进方法。

【关键词】无赔款优待;发展历程;保费调整条款和转移规则;辨别能力

无赔款优待是一种奖励制度,即对于在上一个保险期限未发生赔案的车辆,在本年续保时可享受无赔款减收保险费优待。

根据形势和体制的变化,其该制度多次易名,内容也进行了多次调整,主要表现在:

(一)1980年12月中国人民保险公司汽车保险条款第五章是“无赔款安全奖励”,第十一条的内容为“保险车辆在保险期限内没有发生赔款,续保时退还其原缴保险费的百分之十作为安全奖励,不续保者不给。如果被保险人投保的车辆不止一辆,无赔款安全奖励分别按辆计算。但在续保时赔款总数如已超过所缴全部保险费的80%,则不再给予安全奖励。”

(二)1983年11月国内条款第六章《无赔款安全奖励》第十七条修改为“保险车辆在保险期限内安全行驶一年无赔款,续保时可享受无赔款安全奖励,奖励金额为上年度应交保险费的百分之十,不续保者不给。”

(三)1988年11月无赔款安全奖励易名为“无赔款优待”,第二十条增加了“被保险人及其驾驶、员应当严格遵守交通规则”内容,其它未变。

(四)1995年2月无赔款优待的相关内容作了较大调整。第二十八条为“被保险人及其驾驶人员应当严格遵守交通法规,保险车辆在一年保险期限内无赔款,续保时可享受无赔款优待。一年内无赔款,优待金额为上年缴保险费的10%;连续两年无赔款,优待金额为上年缴保险费的15%;连续三年或三年以上无赔款,优待金额为上年缴保险费的20%,不续保者不给。被保险人投保车辆不止一辆的,无赔款优待分别按辆计算。”

(五)1998年6月、8月中国人民银行为规范机动车辆市场行为,督促保险公司稳健经营,连续两次以银发(1998)249、365号文对条款“无赔款优待”内容着重修改为“保险车辆在上一年保险期限内无赔款,续保时可享受无赔款减收保险费优待,优待金额为本年度续保险种应交保险费的10%。被保险人投保车辆不止一辆的,无赔款优待分别按车辆计算上年度投保的车辆损失险、第三者责任险、附加险中任何一项发生赔款,续保时均不能享受无赔款优待。不续保者不享受无赔款优待。上年度无赔款的机动车辆,如果续保的险种与上年度不完全相同,无赔款优待以险种相同的部分为计算基础;如果续保的险种与上年度相同,但保险金额不同,无赔款优待则以本年度保险盘额对应的应交保险费为计算基础。不论机动车辆连续几年无事故,无赔款优待一律为应交保险费的10%。”

(六)1999年2月新成立的中国保险监督管理委员会颁布新的车险条款,将“无赔款优待”条款中的“保险金额”改为“投保金额”。

(七)2000年3月保监会再次对车险条款进行较大修改,但“无赔款优待”内容只是将“投保金额”改为“保险金额”变动两个字。

2003年机动车辆保险条款费率管理体制改革之前,各家经营车险的保险公司使用的都是由保险监管机关统一制定的条款费率,BMS是统一的。并且也是单一的只有一个优惠级别——10%。但在2003年1月1日以后,各家保险公司纷纷推出自己的条款和费率体系。

(一)中国人民财产保险股份有限公司规定“上一保险年度未

发生本保险及其附加险赔款的保险车辆续保,且保险期限均为一年时,按下列条件和方式享受保险费优待:(1)上一保险年度未享受无赔款保险费优待的,续保时优待比例为10%;上一保险年度已享受保险费优待的,续保时优待比例在上一保险年度优待比例外增加10%;保险费优待比例最高不超过30%。(2)上一保险年度享受保险费优待的车辆发生本保险及其附加险赔款,续保时保险费优待比例按以下公式计算,直至保险费优待比例为零时止。续保时保险费优待比例=上一保险年度保险费优待比例-N×10% N为续保时上一保险年度发生赔款次数。(3)同一投保人投保车辆不止一辆的,保险费调整按辆分别计算。(4)保险费调整以续保年度应交保险费为计算基础。本保险合同中的应交保险费是指按照保险监管部门批准的费率规章计算出的保险费。

(二)太平洋财产保险股份有限公司

其保费调整条款没有分险种,它在2003版的费率规章中对无赔款优待做出如下的规定:“保险车辆必须同时满足以下条件,方可予以相应险种的无赔款奖励浮动:上年保险期限不少于一年;本年保险期限不少于一年且于上年保险期满前办理续保;

在上年未发生所有权转移。无赔款奖励的级别视连续无赔款的时间长度而定,且此级别采用“进一退二”的升降规则,即保险车辆的投保险种连续无赔款的年度每增加一年,无赔款的奖励级别上升一个档次。直至最高奖励级别;一旦发生赔付,无赔款的奖励级别下降两个档次,直至最低奖励级别。如,连续无赔款年数为0年、1年、2年、3年、4年和5年及以上时的浮动比例分别为0%、-10%、-15%、-20%、-25%、-30%。那么某险种连续5年无赔款后发生了保险赔付,则浮动比例仍从-30%变为-20%。连续2年无赔款后发生了保险赔付,则浮动比例从-15%变为无浮动。因此对同一保险标的而言,新保险种和续保险种、有赔款险种和无赔款险种的无赔款奖励浮动比例会不同,在续保险种内部,不是同一次投保的险种或赔款记录不同的险种无赔款奖励浮动比例也会不同。

(三)平安财产保险股份有限公司

平安的费率规章(2004版)中对无赔款优待的解释为:“根据保险标的过去三个年度的赔付记录选择使用,共分为:上年未出险、过去三年内两年未出险、连续三年及三年以上未出险,在使用该系数时应要求被保险人提供相应的证明。(1)投保车辆在过去3年内,无论上年出险与否,只要有两年未出险,均可使用过去3年内两年未出险系数;(2)当投保车辆只有两年车龄时:该车连续两年未出险,可选择使用过去3年内两年未出险系数;该车前一年度未出险,上年出险,则不适用无赔折扣系数;该车前一年度出险,上年未出险,则适用上年未出险系数。(3)新车投保不适用本系数。其它保险公司转保车辆适用以上规定。上述三类无赔款的优待系数分别是10%、20%和30%。”

下面我们来分析中国人民财产保险股份有限公司、平安财产保险股份有限公司、太平洋财产保险股份有限公司、大众保险股份有限公司以及永安财产保险股份有限公司的保费调整条款和转移规则。

(一)中国人民财产保险股份有限公司

根据条款我们可以确定人保的BMS包含4个保费级别:
c4=1, c3=0.9, c2=0.8, c1=0.7。转移矩阵为

$$P_1 = \begin{pmatrix} 1-p_0 & p_0 & 0 & 0 \\ 1-p_0 & 0 & p_0 & 0 \\ 1-p_0-p_1 & p_1 & 0 & p_0 \\ 1-p_0-p_1-p_2 & p_2 & p_1 & p_0 \end{pmatrix}$$

其中 $P(0, 1, 2, \dots)$ 表示投保人在一个保险年度中发生 k 次索赔的概率。

(二) 平安财产保险股份有限公司

平安的保费等级数为4个, 分别是: $c_4=1, c_3=0.9, c_2=0.8, c_1=0.7$ 。依次对应初始级别、上年未出险、过去三年内两年未出险和连续三年及以上未出险。但是由于平安的转移规则不像人保的一样简单, 投保人在本年度的级别数不仅跟上一保险年度的索赔情况有关, 而且还和过去3年的索赔记录有关。因此它就不再是一个齐次的马氏链。对此我们需要将第四等级裂变为3个等级, 第二个等级裂变为3个等级, 构成齐次的马尔可夫链, 因此改变后的BMS就有8个等级了。分别是 $c_4=1, c_3=0.9, c_2=0.8, c_1=0.7$ 经过处理以后的转移矩阵为

$$P_2 = \begin{pmatrix} 1-p_0 & 0 & 0 & p_0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 1-p_0 & 0 & 0 & p_0 & 0 & 0 \\ 1-p_0 & 0 & 0 & p_0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 1-p_0 & 0 & 0 & p_0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1-p_0 & p_0 \\ 0 & 1-p_0 & 0 & 0 & p_0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 1-p_0 & 0 & 0 & p_0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1-p_0 & p_0 \end{pmatrix}$$

(三) 太平洋财产保险股份有限公司

太平洋保险的BMS包含6个等级, 分别是 $c_6=1, c_5=0.9, c_4=0.85, c_3=0.8, c_2=0.8, c_1=0.7$ 。依次对应初始等级、一年、连续两年、连续三年、连续四年、及连续五年以上未出险的情况, 其转移矩阵为

$$P_3 = \begin{pmatrix} 1-p_0 & p_0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 1-p_0 & 0 & p_0 & 0 & 0 & 0 \\ 1-p_0 & 0 & 0 & p_0 & 0 & 0 \\ 0 & 1-p_0 & 0 & 0 & p_0 & 0 \\ 0 & 0 & 1-p_0 & 0 & 0 & p_0 \\ 0 & 0 & 0 & 1-p_0 & 0 & p_0 \end{pmatrix}$$

(四) 利用这3个转移矩阵, 我们可以计算出各公司BMS的

(上接第70页)

$$I = \frac{\alpha S(x) + \beta S(y)}{2} \dots\dots\dots(3), \text{式中 } \alpha, \beta \text{ 分别表示权重。}$$

协调度模型:

$$C = \frac{\sqrt{(\alpha S(x) - I)^2 + (\beta S(y) - I)^2}}{I} \dots\dots\dots(4)$$

将I带入公式得:

$$C = \frac{\sqrt{2[I - \frac{\alpha S(x) \cdot \beta S(y)}{[\frac{\alpha S(x) + \beta S(y)}{2}]^2}]}}{2} \dots\dots\dots(5)$$

通过数学模糊法原则得,

$$C = \frac{\alpha S(x) \cdot \beta S(y)}{[\frac{\alpha S(x) + \beta S(y)}{2}]} \dots\dots\dots(6)$$

该公式反映出在环境与经济综合效益或发展水平一定的条件下, 为使复合环境经济效益最大, 环境效益组合协调的数量程度。显然 $0 \leq C \leq 1$, 这样可使协调度 C 取值在 $0 \sim 1$ 之间, $C=1$ 为最

稳态概率即当系统达到稳定状态时投保人在各级别的概率分布。结果见下表。

稳态投保人在各级别的分布

公司	C_6	C_5	C_4	C_3	C_2	C_1	稳定时间	稳定平均保费
人保	0.02	0.0396	0.0878	0.8525			13	72.263
平安	0.0166	0.0079	0.2304	0.7451			3	72.96
太平洋	0.003	0.0111	0.0178	0.0904	0.082	0.7957	26	72.303

从中我们可以看出, 三大保险公司BMS是相当“温和”的。从另一个意义上讲, 也表明我国保险公司的BMS对风险的辨别能力有限。我们可以通过以下几个方面增加辨别能力

1、增加折扣级别数。折扣级别数直接关系到BMS在减少风险不均匀性方面的作用。级别数越多, BMS的作用越有效。理论上讲, 不断增加的折扣组别可以完全消除风险的不均匀性(即非同质性), 使得保费分配更加公平。

2、提高最优折扣级别的折扣比例。折扣比例也是各国监管机关用来改善异质风险的常用工具。折扣比例越大, 就越能拉开不同驾驶记录驾驶员的保费差距。在 $10\% \sim 30\%$ 的低折扣比例下, 出险率高的驾驶员并不比出险率低的驾驶员多支付多少保费, 这对驾驶员就形不成强激励, 那么无赔款优待的初衷就难以实现。

3、在BMS转移规则的设定中加入索赔额的因素。我国绝大多数保险公司的奖惩系统是根据驾驶员的驾驶记录确定其级别时, 通常只考察了他的索赔次数, 对于其索赔金额并不计较。这不仅对索赔金额小的投保人不公平, 也不利于保险人对投保人进行风险评估。应当在条件具备的时候加入对索赔额因素的考虑。

到了2007年, 中国保险行业协会制定的机动车商业保险行业基本条款不仅对近年没有出险的各种情况作了优惠规定还对上年发生多次理赔的实行惩罚行费率, 上年发生三次赔款的调整系数为1.1, 四次以上为1.2, 五次及以上达到了1.3。从中我们可以看出, 我国的NCD已经加大了惩戒的措施。

总之, 几经修改, 车险条款中“无赔款优待”的内容发生了根本转变, 实现了从量到质的变化。虽然如此, 和发达保险市场的无赔款优待相比, 奖惩措施仍然不够明显。NCD系统仍有待进一步完善。

佳协调状态, C 越小约不协调。

2、协调度等级分类

本研究把协调度 $0 \sim 1$ 划分成10个等级, 协调度等于0.5是系统失调与协调状态的分界线, 当协调度在 $0 \sim 0.5$ 区间时为失调状态, 当在 $0.5 \sim 1$ 区间时为协调状态, 详见表2。

表2: 环境-经济系统协调等级

C	0.1以下	0.1~0.2	0.2~0.3	0.3~0.4	0.4~0.5
表示含义	极度失调	高度失调	中度失调	低度失调	弱度失调
C	0.5~0.6	0.6~0.7	0.7~0.8	0.8~0.9	0.9以上
表示含义	弱度协调	低度协调	中度协调	高度协调	极度协调

【参考文献】

- [1]陈大夫. 环境与资源经济学[M]. 北京: 经济科学出版社, 2006.
- [2]程淑兰, 潘宝林. 安徽省岳西县生态示范区评价指标体系和可持续发展度研究[J]. 农村生态环境, 2004, 16(3).
- [3]郭亚军. 综合评价理论与方法[M]. 北京: 科学出版社, 2006.
- [4]傅朗. 珠江三角洲区域可持续发展相关问题研究[J]. 南方金融, 2005, (11).
- [5]何乱水. 西北黄土高原干旱半干旱条件城市污染特点[J]. 中国地质, 2003, (4).